

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Marcel Luthe (FDP)

vom 16. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Januar 2020)

zum Thema:

Sicherheit und Ordnung und Sauberkeit im Straßenverkehr

und **Antwort** vom 31. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Februar 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Luthe (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22156
vom 16. Januar 2020
über Sicherheit und Ordnung und Sauberkeit im Straßenverkehr

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

An welchen Straßen auf welcher Länge sind seit dem 09.12.2016 in Berlin sogenannte „Poller“ zur Abgrenzung von Radwegen eingerichtet worden? Welche Variante „Poller“ (Stahlpoller, Leitboys etc.) wurde dabei jeweils verwendet?

Antwort zu 1:

Nach Kenntnisstand der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die im Regelfall nicht der für die betreffenden Straßen zuständige Baulastträger ist, sind seit Dezember 2016 in folgenden Straßen auf der Fahrbahn durch Sperrpfosten abgegrenzte Radverkehrsanlagen („Geschützte Radfahrstreifen“) geschaffen worden (Länge jeweils in Klammern):

- Kolonnenstraße (ca. 100 m)
- Dahlemer Weg (ca. 550 m)
- Holzmarktstraße (ca. 450 m)
- Mehringdamm (ca. 100 m)
- Hasenheide (ca. 1000 m)
- Karl-Marx-Straße (ca. 400 m)
- Tamara-Danz-Straße (ca. 300 m)
- Bernauer Straße (ca. 50 m)

Im Rahmen der bisherigen Vorhaben wurden verschiedene Varianten von Sperrpfosten verwendet. Da die Auswahl der Art der Sperrpfosten durch die Straßenbaulastträger erfolgte und die verwendeten Produkttypen voraussichtlich ab 2021 durch das mit der Begleituntersuchung beauftragte Ingenieurbüro bei den Straßenbaulastträgern abgefragt und ausgewertet werden, können hierzu derzeit noch keine näheren Angaben gemacht werden.

Frage 2:

In welchem Abstand zueinander sind diese Poller zu 1) jeweils aufgestellt worden? Wie sind diese im Boden verankert und welcher Aufprallenergie halten diese stand?

Antwort zu 2:

Der Regelabstand zwischen den Sperrpfosten beträgt 2 m (von Sperrpfostenmitte zu Sperrpfostenmitte gerechnet). Im Einzelfall sind Abweichungen nach oben oder unten möglich, zumal die Maßnahmen üblicherweise individuell geplant werden. Die Art der Verankerung ist den zuständigen Straßenbaulastträgern weitestgehend freigestellt. Werden die Sperrpfosten nicht durch Markieren einer Sperrfläche, sondern nur durch eine Fahrbahnbegrenzungslinie abgesichert, sollen die Sperrpfosten flexibel sein. Das Verhalten, das die verschiedenen Sperrpfostenformen bei Berührungen bzw. Kollisionen mit Fahrzeugen zeigen, wird im Rahmen der bis 2022 angesetzten Begleituntersuchung ab 2021 anhand von Befragungen der Baulastträger durch das beauftragte Ingenieurbüro näher untersucht.

Frage 3:

Wie konkret wird der Bereich zwischen den jeweiligen Pollern (durch die BSR?) gereinigt? Sind die eingesetzten Kehrfahrzeuge der BSR wegen der Größe der Zwischenräume dazu in der Lage oder muss die Reinigung manuell erfolgen?

Antwort zu 3:

Vorherige Abstimmungen mit den Berliner Stadtreinigungsbetrieben (BSR) haben ergeben, dass die Geschützten Radfahrstreifen aufgrund ihrer lichten Breite von regelmäßig mindestens 2 m mit Kehrfahrzeugen gereinigt werden können. Das Reinigungsergebnis im Bereich des Protektionsstreifens zwischen den Sperrpfosten wird bis Ende 2022 im Rahmen der oben genannten Begleituntersuchung untersucht. Bisher sind der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz keine besonderen Probleme bezüglich der Straßenreinigung der Geschützten Radfahrstreifen bekannt geworden.

Frage 4:

Als welche Art Verkehrseinrichtung im Sinne des § 43 StVO sind diese zu qualifizieren?

Antwort zu 4:

Verkehrseinrichtungen werden durch § 43 Absatz 1, 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit der Anlage 4 (zu § 43 Absatz 3 StVO) definiert. Im Rahmen der Anordnung von geschützten Radfahrstreifen können als Protektionselemente zur physischen Trennung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr die darin angeführten Sperrpfosten, Leitschwellen mit Baken oder Leitborde mit Baken verwendet werden.

Bei den bisher eingesetzten Verkehrseinrichtungen handelt es sich ganz überwiegend um auf Sperrflächen oder Fahrbahnbegrenzungslinien montierte Sperrpfosten, die auch wegen des durch die Markierungen bestehenden Verbots, die entsprechenden Flächen zu befahren, als solche erkennbar sind.

Frage 5:

Hat der Gesetzgeber Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen gegen die Vorschriften des § 7 des Berliner Straßengesetzes vorgesehen? Falls nein, ergeben sich entsprechende Möglichkeiten, den Verpflichteten zur Einhaltung der dort genannten Pflichten einzuhalten aus anderen Normen? Falls ja, welchen?

Antwort zu 5:

Als öffentliche Aufgabe besteht die Straßenbaulast gemäß § 7 Absatz 6 Satz 1 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) ausschließlich im Interesse der Allgemeinheit. Es besteht daher kein Rechtsanspruch Dritter – auch nicht von anderen Straßenbaulastträgern – darauf, wie und wann die Straßenbaulast erfüllt wird. Der Straßenbaulastträger kann im Rahmen seiner (auch finanziellen) Leistungsfähigkeit über Art, Maß und Zeitpunkt aller Maßnahmen zur Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast in eigener Verantwortung entscheiden.

Berlin, den 31.01.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz